

1. 検討会の進め方の課題

- ①「自動車の点検・整備に関する基礎調査検討会」の委員構成で自家用乗用車のユーザーの意見が十分に反映されるのか。
- ②車検延長の可否の判断に自動車ユーザー（特に自家用乗用車のユーザーである国民）の意見が広く反映される仕組みになっているのか。

▽検討委員13名は、大学教授3名、モータージャーナリスト1名のほか、  
 (社)日本自動車連盟(JAF)、(社)日本バス協会、(社)全国乗用自動車連合会、  
 (社)全国トラック協会、(社)日本自動車工業会、(社)日本自動車販売協会、  
 (社)日本自動車整備振興会、自動車検査独立行政法人、軽自動車検査協会

▽自動車の点検・整備に関する基礎調査検討会（以下「検討会」）が平成16年2月に行ったアンケート調査によると、車検期間について短く感じている人が7割弱。

▽「車検フォーラム」(2/4)は平日昼間2時間の意見聴取。

【①に対する意見】

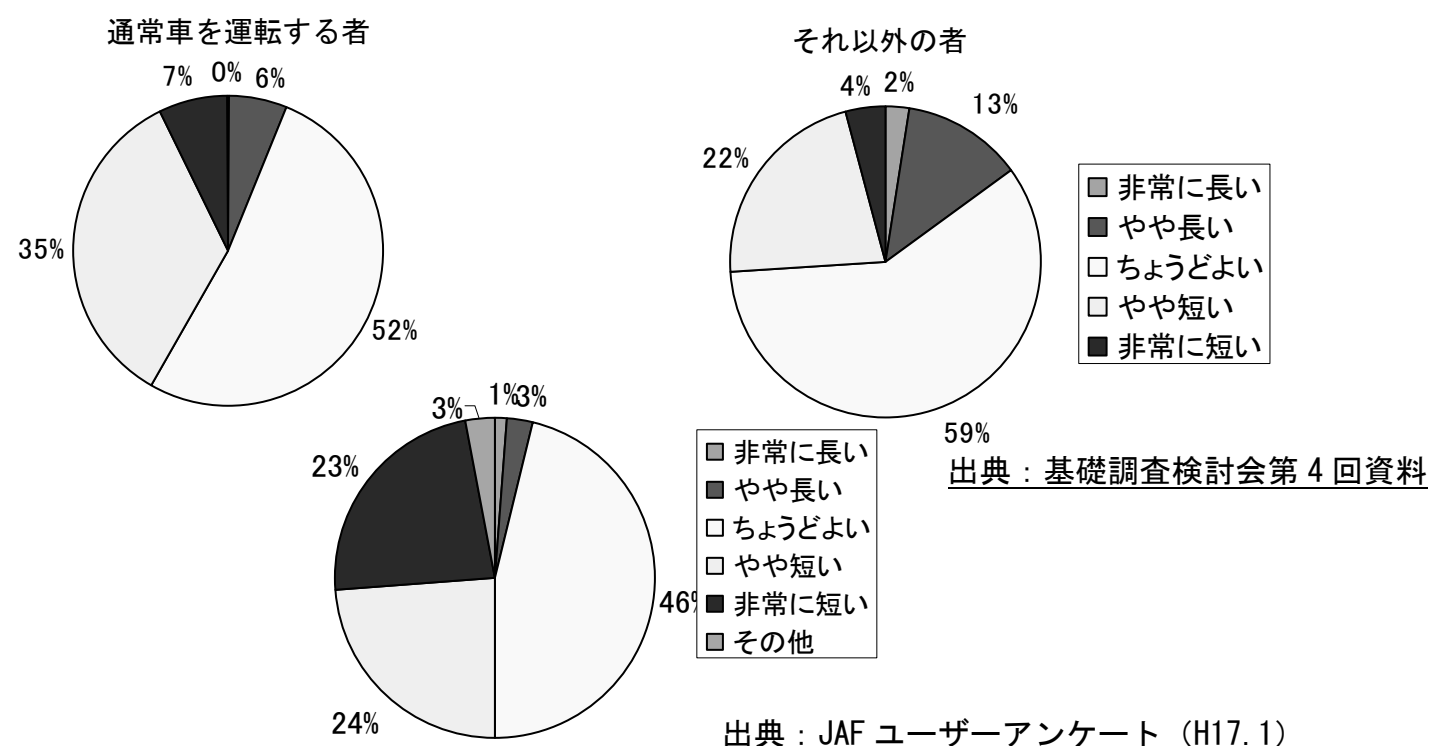
1. 「自動車の検査・点検整備に関する基礎調査検討会」の検討員には、自動車の安全・環境等を専門とする学識経験者、自動車ユーザー代表、自動車製作者、自動車整備の専門家、自動車検査実施機関からなっており、13人中5人がユーザーとして意見を述べることのできる立場の代表である。特に、JAFは我が国の最大のマイカーユーザー団体である。
2. そのほか、自家用自動車のユーザー代表としては、委員の多くが運転免許と自家用車を保有しておられ、マイカーユーザーとしての立場も十分に踏まえたご議論をいただいたところ。

学識経験者	下川 浩一	東海学園大学大学院経営学研究科教授
	大聖 泰弘	早稲田大学理工学部機械工学科教授
	近森 順	芝浦工業大学工学部機械系教授
ユーザー代表	岩貞 るみこ	モータージャーナリスト
	藤原 敬生	(社)日本自動車連盟公益事業部部長
	山本 隆夫	(社)日本バス協会中央技術委員会委員長
	北村 博文	(社)全国乗用自動車連合会車両資材委員会委員長
	井口 憲一	(社)全日本トラック協会常務理事
自動車産業関係者	金子 光雄	(社)日本自動車工業会サービス部品部会部会長
	相澤 賢二	(社)日本自動車販売協会連合会サービス部会部会長
	西村 昭治	(社)日本自動車整備振興会連合会理事
検査実施機関	島 雅之	自動車検査独立行政法人企画部長
	矢作 伸一	軽自動車検査協会業務部長

【②に対する意見】

1. 基礎調査検討会の調査結果については、事前に貴会議にも連絡の上、2月4日にフォーラム「車検について考える」を開催して、広く一般の意見を伺ったところ。
2. 同フォーラムにおいては、元行政改革推進本部規制改革委員会委員である欧州自動車工業会のミリントン氏にもパネリストとして参加していただいたところ。同氏からは、日本の車検期間は国際的にみても同程度であり、車検期間を延長すべきでないことに同意するとのコメントをいただいた。
3. また、会場からの意見においても、さらに、その後、国土交通省のホームページに掲載された基礎調査検討会の資料や調査結果に対しても、信憑性を問うものはなかった。
4. 自家用乗用車の検査周期に係るアンケート結果については、ユーザー以外の意見も聞く必要があることから、平成16年8月に追加アンケート調査を行ったところであり、ここでは、延長希望者は30%弱となっている。またJAFが行った調査(H17.1)によると50%弱となっている。

自家用乗用車の車検周期に係るアンケート結果



③検討会の資料やデータは十分に公表されているのか。検討方法と例示、結論は記載されているが、それぞれの検討プロセスのデータがない為、外部からの検証ができないのではないか。

(公表されていなかったデータの例)

▽車種別の不具合発生率と交通事故発生率の相関式を導く為のデータや算式

▽自家用乗用車ほかの製品劣化曲線のデータ(原点、車齢1年目の不具合発生率、推計値の3点で決定)

▽社会的影響(死亡者数、交通渋滞、環境への影響)の試算において、試算プロセスにおける算式やその元となるデータ

④検討結果の判断について基準はあるのか。総合的な判断とするだけでなく、合理性のある一定の明確な基準が必要ではないのか。例えば、過去に車検延長の可否を判断した際のデータ等との比較も行うべきではないか。

▽1995年に、車齢11年以上の自家用車について、車検証の有効期間を1年から2年に延長。

▽1983年に、自家用車の初回の車検有効期間について2年から3年に1年延長

【③に対する意見】

1. 基礎調査検討会において調査した結果、データなどについては、開催の都度国土交通省のホームページに掲載するとともに、問合せがあった場合には十分説明をしてきたところである。
2. さらに、今般詳細な内容について問い合わせがあった貴会議に対しては、質問の回答として、不具合調査で収集した73万台分のデータを始め、全ての出典を明らかにし提出しており、データの公開については問題はないものと考えている。
3. データが大部にわたる場合の公開方法などについては、将来検討を行う際の課題として検討することとしたい。

【④に対する主張】

1. 平成15年10月22日のアクションプラン実行WG資料でご説明したとおり、車検期間の周期の検討の視点としては、
  - ・不具合の発生状況
  - ・不具合が事故や環境汚染に与える影響
  - ・使用実態、公共性
  - ・ユーザーの保守管理状況
  - ・諸外国の状況
  - ・技術の進捗状況 が必要である。
2. このため、基礎調査検討会においては、
  - ①交通事故、交通渋滞、環境汚染等の現状等
  - ②自動車の使用実態・公共性
  - ③ユーザーの保守管理状況(定期点検実施率、ユーザー意識 等)
  - ④自動車部品の耐久性能など自動車技術の進捗状況
  - ⑤諸外国の検査(制度、コスト、不具合発生等)の状況
  - ⑥継続検査時における不具合状況及び仮に検査周期を延長した場合の交通事故、交通渋滞、環境汚染等の社会的影響について調査を行ったところである。
3. 検査の有効期間の延長の可否は、上記を総合的に勘案して判断されるべきものである。 今回の基礎調査検討会の結論は、平成12年度の検査期間の見直しの際と同様に、上記を総合的に判断して得られたものであり、個別の不具合率、定期点検実施率だけをもとに判断すべきものではないと考える。
4. なお、閣議決定で問われている国民負担の軽減については、当方の試算においては、検査期間が延長されても、車検に係るコストについては、支払う時期が変更されるだけであり、生涯コストがほとんど変更されないことから、延長によるユーザーの経済的負担が軽減されることはない。むしろ、税金、保険料が先払いとなっていることから、負担感が増大するおそれがある。

## 2. 検討内容についての課題

▽自動車検査証の有効期間について(1)自動車の交通事故、環境汚染の状況 (2)自動車の使用実態 (3)自動車ユーザーの保守管理状況 (4)自動車部品の耐久性能 (5)諸外国の検査制度 (6)自動車の不具合の発生状況 (7)有効期間を延長した場合の社会的影響などの視点から、総合的に検討とされている。

- ① 交通事故の発生状況について、負傷者数・事故件数とも保有台数比で見れば、必ずしも増加傾向とは言えないのではないか。
- ② 車種別に設定された車検期間の延長を検討するのに、交通事故総数を示すことは適当か。

▽自家用車では死亡事故件数は減少傾向

(93年1万台当たり1.1件→02年0.7件)

▽自家用車では交通事故件数は微増して99年以降減少傾向

(93年1万台当たり103.7件→99年118.6件→02年115.5件)

▽交通事故分析センターによる「車両要因を伴う交通事故件数の推移(マクロ統計)」もほぼ横ばい。

- ③路上故障におけるJAF出動件数について、バッテリー・タイヤのパンクが多いが、バッテリーについては、路上で起こった故障か。
- ④車種別設定された車検期間の延長をするのに、車両故障件数を総数で示す事は適当か

▽これらの不具合は長期間車庫等に止めていた為に発生している可能性。

タイヤのエア圧についても同様の可能性。

(この主旨の質問に対し、国交省からはデータなしとの回答)

▽バッテリー、タイヤの不具合を除けば、路上における車両故障件数はむしろ減っている。

▽国交省より車種別のデータはなしとの回答

### 【①及び②に対する意見】

1. わが国においては、現在もなお自動車の総保有台数は増加中であり、それとの比較では事故の増加傾向はご指摘のとおりである。しかしながら、交通事故による死傷者数が年間約120万人にのぼっており、政府はこの現状を、「国民の約100人に1人が交通事故により死傷するという誠に厳しい状況が続いていることには変わりがない」(H16「交通安全白書」)と厳しく認識している。小泉総理も、平成16年1月の施政方針演説の中で「交通事故死者数を10年間で5000人以下にすることを目指す」と宣言されており、保有台数が増加しているからといって、交通事故による負傷者等の増加を容認できるものではなく、保有台数比で議論することは適切でない。貴会議が本件を論点とする理由を教示されたい。
2. なお、検査周期を延長した場合の影響試算については、交通事故総数ではなく、車種別の事故件数を用いて試算を行っている。

### 【③及び④に対する意見】

1. 平成17年2月17日に提出した回答のとおり、当該データはJAFの調査に基づくものであるが、JAFでは、バッテリー故障が発生した状況及びタイヤのパンクの原因に関する調査を行っていないことから、これらのデータを示すことはできない。
2. また、検査期間を延長した場合の試算については、路上故障総数ではなく、車種別の路上故障件数を用いて試算を行っている。
3. なお、路上故障は、JAFが対応したもの以外にも、最近急増している民間会社が対応したものもあることから、JAFの出動件数が路上故障発生件数の全てを表わすものではない。しかしながら、現在、公表されているデータはJAFのデータしかないのでこのデータを示した。

- ⑤ 2/1のエネルギー・運輸WGで自動車部品の耐久性について、部品メーカーからの意見も聞くという事であったが、その結果はどうであったか。品質向上の為、不断の努力をされている部品メーカーの状況、意見等を十分に聴取・分析していない場合、結果の信頼性は得られるのか。
- ⑥各自動車メーカーの代表的生産モデルについて聞いているとの事であるが、車種別に網羅性はあるのか。

- ⑦車両の不具合は走行劣化による影響が約70%強との理解で良いか
- ⑧我が国よりも車検期間の長いフランス、イタリアなどの平均走行距離は日本と比べてどうなのか。
- ⑨イギリス、スウェーデン、ドイツなどは初回の車検期間を3年としているが、これらの国では我が国よりも平均走行距離が長いのではないか。我が国の車検をさらに延長できる可能性はないか。

▽普通・小型自家用乗用車の不具合率13.1%のうち走行劣化が10.1% (77%)

▽諸外国における検査の有効期間について、車種別に走行距離との関係を示したデータはなし。

【⑤に対する意見】

1. 部品メーカーに対する調査については、時間に限りがあったことから、交換部品18品目について、1部品2, 3社ずつヒアリングを実施したところ。
2. その結果、全ての部品メーカーが耐久性を向上していなかった部品が14部品、1社のみ向上していた部品が2部品、2社が向上していた部品が2部品であり、総じて言えば、部品の耐久性に大きな変化はないと言える。
3. なお、交換部品とは別の一般的な部品の品質向上については、自動車メーカーから使用環境のシビア化等に応じた高い要求が部品メーカーに出されており、部品メーカーはこれに応えているところであるが、車両全体としては寿命に係る耐久性が低下することを防止するに留まっており、向上までには至っていない。(説明資料P8~10を参照。)

【⑥に対する意見】

1. 自動車部品の耐久性の調査に当たっては、生産台数の多い代表的なモデルによる調査を行うことが最も適切な方法であると考えているところ。自動車メーカーによると近年部品の共通化が進んでいることから、網羅的な調査を行ったとしても同様な結果となると思われる。

【⑦に対する意見】

走行劣化の割合が77%であるのは、普通・小型乗用車の初回の有効期間を3年から4年に延長した場合についての、車齢4年時点での不具合率の増分における走行劣化の割合を示すものである。なお、経年劣化は、前回説明したとおり、車齢3年目の車検時の整備による不具合低減効果を含んでいるため、少なめに算出されている。

【⑧及び⑨に対する意見】

1. これらの国の車種別平均走行距離に関するデータは、引用している交通安全白書にデータがないことから把握していない。
2. なお、2月1日のWGでご説明したとおり、自動車部品の不具合は走行による劣化だけでなく、経年による劣化もあることから、我が国の走行距離が短いことをもって自動車の検査期間を延長できることにはならない。

さらに、走行による劣化については、走行距離によるものと走行状態によるものがある。例えば、ブレーキ部品は走行距離よりもブレーキの作動回数に依存し劣化し、また、バッテリーは充放電の繰り返しにより劣化するなど、高速道路におけるスムーズな長距離走行よりも、都市内の渋滞時のように発進、停止を繰り返す走行が原因となって劣化が進むものもある。このため、走行環境、渋滞状況などが必ずしも同じでない欧米諸国と我が国の間で、年間走行距離だけの比較により検査期間の問題を論ずることは適当でないと考える。

なお、自動車メーカーは、耐久性要件については、走行距離の他、気候条件、道路状況(下り坂、カーブ)及び使用状況等に基づき設定等しており、これらの条件が異なる地域間において、走行距離のみをもって比較するのは、適切ではない。

⑩車検延長に伴う車両要因交通事故数を試算する際に、「交通警察官による調査（マクロ）調査」に比べて大きな値である「筑波地区における交通事故総合分析センターによる交通事故事例（ミクロ調査）」の結果を使った理由は何か。両者の差についてどう理解しているか。

▽交通警察官による調査は刑事罰の判断根拠となるものではないか

▽マクロ調査では交通事故全体に占める車両要因の比率が約0.1%（95年から02年で交通事故件数累計678万件のうち車両要因を伴う交通事故件数の累計9464件）に対し、ミクロ調査では約1.1%（93年から02年までのトータル4039台の調査で、うち整備不良が交通事故の要因として関与したと推測された台数は43台）。

⑪1995年に10年超えの車両について1年から2年に期間延長をしているが、一方で、右記資料において車両要因を伴う事故件数は95年以降、横ばいと報告があるが、どう評価しているのか。

▽1995年7月に、車齢11年以上の自家用乗用自動車の自動車検査証の有効期間が1年から2年に延長されたが、この車検有効期間の延長は、平成5年6月運輸技術審議会答申に基づいて行われている。同答申においては車齢13年目以降重要部位の不具合が7～10%程度増加すると推定している。

【⑩に対する意見】

1. 交通事故は、人、道、車を複合的要因として発生するものであり、原因調査に当たっては、それぞれの専門家によって行われるべきものである。

警察官は、道路交通関係法規に明るく、主として交通事故を引き起こした運転者に係る原因究明を実施しており、事故の際、専門的知識を持って車両面の原因の有無を判断することは期待できない。つくば地区におけるミクロ調査も、そのような問題意識から開始されたものである。

2. このミクロ調査においては、人と道と車のそれぞれの専門家がチームを組んで、時間を十分に掛けて詳細な調査を行っており、マクロ調査よりもより詳細、かつ、高度な調査となっている。そうしたことから、国土交通省としては、事故の発生原因を検討する際には、ミクロ調査を重視し活用することとしている。

なお、ミクロ調査は、本来、被害軽減対策等の強化を目的として行われ、1件ごとに、乗員傷害と加害部位の関係などについて専門的かつ詳細に調査する必要がある等の理由により調査件数が少ない。また、第一当事者による事故に限りデータが集計されている（故障車に対する追突事故などを含まない。）ことなどから、ミクロ調査の結果においても車両要因による事故件数は低めの値になっているものと考えられる。

3. 欧米諸国においても、警察官による調査だけでは限界があるため、専門家による交通事故調査が実施されているが、欧米諸国の専門家による調査結果とミクロ調査の事故発生率は同程度又はそれ以上であることから、マクロ調査の結果よりもミクロ調査の結果を試算に用いることが適当である。

整備不良による交通事故発生率の国別比較

国	日本		米国		ドイツ	イギリス	フランス
	マクロ統計	ミクロ調査	検査実施州	検査非実施州			
発生率	0.13%	1.1%	0.5～1.5%	0.5～3.5%	0.9～2.3%	6～8%	6～10% (20%)

注) 日本：マクロ統計03年  
ミクロ調査は93～03の平均  
米国：運輸省国家道路交通安全局（84～86年）  
ドイツ：交通事故統計（95年）  
イギリス：運輸・道路研究所調査（75年）  
フランス：交通事故統計（96年）  
（）内の数値は、車検制度導入前のもの

【⑪に対する意見】

1. 車齢11年超の乗用車の保有台数は全乗用車の約4%（平成7年当時）に過ぎないこと、比較的走行距離が少ないことなどから、全車両要因事故件数に与える影響が小さいものであったと考える。

⑫車検延長に伴って不具合が増えた場合に整備不良事故発生件数も増加すると試算しているが、実際の整備不良事故と原因となった不具合部位との関係を分析した上で、車検延長によってどの部位に不具合がどれだけ増えるか、それによってどれだけ整備不良事故が増えるのかを検討すべきではないか。

⑬「筑波地区における交通事故総合分析センターによる交通事故事例（ミクロ調査）」によると約7割が「タイヤの磨耗限度の超過」となっているが、一方で今回の不具合調査における部位別不具合率ではタイヤを含む走行装置よりも他の不具合が多いが、どう整理されるか。交通事故の原因となる部位について分析した上でより詳細な調査をすべきではないか。

▽自家用乗用車（普通・小型）の部位別不具合率（抜粋）

	3年	5年
かじ取り装置	7.9%	14.5%
制動装置	10.0	18.5
走行装置	5.7	7.1
緩衝装置	0.4	1.0
動力伝達装置	1.4	3.6
電気装置	5.8	7.9
原動機	13.6	24.0
サンプル数	107332 台	108034 台

【⑫に対する意見】

1. 車両要因事故の部位別結果については、マクロ統計については部位別の原因データがないこと、また、ミクロ統計については調査に専門的な知識を要する等の理由によりデータ数が少ないことから、部位別の不具合発生率と事故発生率との相関を求めることができないため、御指摘のような検討は行っていない。

【⑬に対する意見】

1. ミクロ調査は、調査に専門的な知識を有する等の理由により件数が少ないこと、本来、被害軽減等安全対策の強化を目的に行われているもので、死亡事故は全数調査するなど比較的重度の事故を対象としており、調査車両の損傷が大きく外形上確認しやすい磨耗等以外についての調査は困難であることから、ミクロ調査結果の内訳と不具合調査の部位別不具合率の結果を比較分析することは適切ではない。

2. なお、交通事故の原因について、部位別に調査することは、将来的な課題として重要であると考えているので、今後ミクロ調査の充実が図られることを期待する。

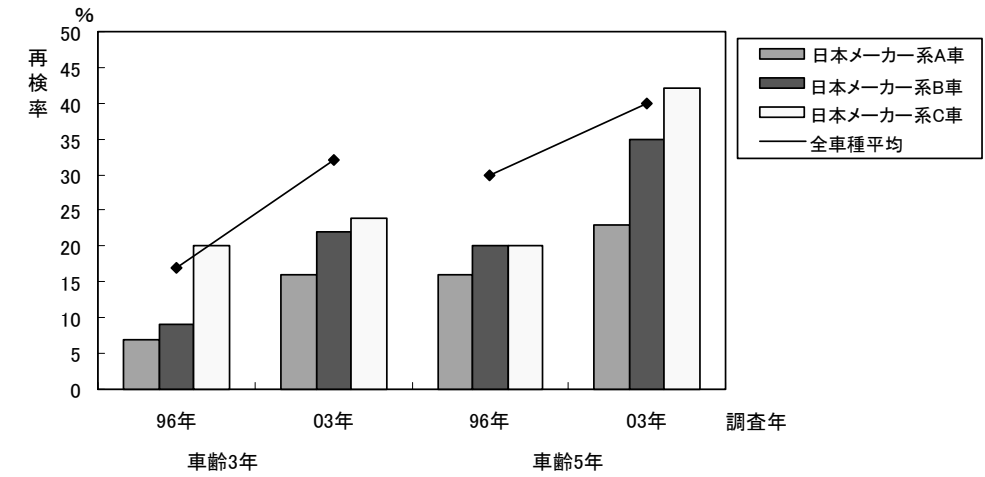
⑭車検延長を検討する上で、車検周期の異なる諸外国における不具合率の調査はしているのか。  
また、事故との関係についても調査したのか。

⑮交通渋滞の試算について、何故、東京の例で試算して全国の数値に割り戻しているのか。  
⑯首都高速のデータを使った理由は何故か。

▽東京都は車両が密集（台当たりの舗装0.5 47都道府県中46位）  
▽首都高速は片道二車線が多いとは言えないか。  
（二車線の道路で故障が起これば、渋滞の原因となり易いという事はないか。）

【⑭に対する意見】

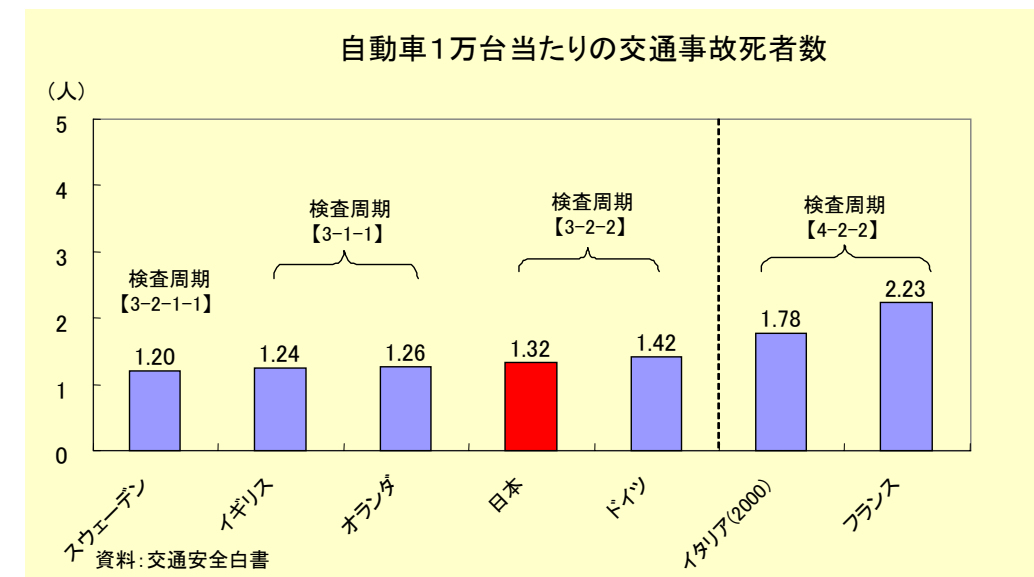
1. 車検周期の異なるスウェーデンの状況は以下のとおりであり、不具合による再検率は増加傾向を示している。



資料：‘Cars Strong&Weakpoints BILPROVNINGEN’

2. 諸外国における事故と検査期間との関係として、入手できるデータから示せるものは次のとおり。

諸外国の1万台当たりの交通事故死者数(2001年)



注：検査周期は自家用乗用車の検査周期

【⑮及び⑯に対する意見】

1. 高速道路及び一般道の交通渋滞に関するデータは東京都のデータしか存在しないため、東京のデータにより試算を行ったものである。

## 【結論】

▽以下の点について課題があると考えており、これらを踏まえた更なる検討が必要ではないか。

- ①一般ユーザーの意見を十分に反映するとの観点から言えば、中立性、バランスの確保が必要ではないか
- ②調査分析をより精緻に行う必要はないか（車種別のデータに基づいた分析が行われていない点が少なからず存在。諸外国との比較における車種別の平均走行距離も踏まえた分析の不足など。）
- ③透明性の確保の観点から“検討過程”においてデータをより開示すべきではないか（車種別の不具合発生率の試算、車種別の不具合発生率と交通事故発生率の相関式の作成、社会的影響（死亡者数、交通渋滞、環境への影響）の試算において、試算プロセスにおける算式やその元となるデータの開示が不十分ではないか）

以 上

## 国土交通省の結論

国土交通省においては、平成16年3月の閣議決定に基づき、平成16年度中に結論を得るべく、①自動車の交通事故、環境汚染の状況、②自動車の使用実態、③自動車ユーザーの保守管理状況、④自動車部品の耐久性能、⑤諸外国の検査制度、⑥自動車の不具合の発生状況、⑦有効期間を延長した場合の社会的影響などについて、把握できる最大限のデータを収集し、出来る限りの分析を試みたものであり、今回の調査検討は、現状においては最善が尽くされた成果と受け止めている。

また、検討会における資料、議事録等については、検討会の開催ごとに国土交通省のホームページに掲載したほか、関係者からの要請に応じて分析の手法、元となる原データを提示していることなど、検討過程において適切な情報開示に努めてきた。

以上の通り、国土交通省が行った検討は、各ユーザーや広範な国民の意見が十分に反映され、中立的、かつ、バランスが確保されたものであったと考えているが、調査の進め方などに関する今回の内閣府のご指摘は、貴重なご意見として受け止め、将来検討を行う際には、参考にさせていただきたい。

したがって、国土交通省としては、閣議決定に基づき、基礎調査検討会の結論を尊重して車検制度の見直しを行うこととし、速やかに所要の措置を講ずることとしたい。